

### 3・3 外航船社間協定に対する競争法適用除外

外航船社間協定（定期船分野）は、主に海運同盟（運賃タリフ設定）、協議協定（各種ガイドライン等の設定。VDA）および船腹共同配船（コンソーシアム）または船腹共有協定（VSA）の3種類に大別される。欧州連合（EU）は2008年10月に定期船同盟に対する競争法適用除外制度を廃止したものの、コンソーシアムに対しては引き続き同法適用除外を認め、わが国や米国、シンガポールなどの主要国は、国によって対象範囲が異なるものの、VDAを含む船社間協定に対する競争法適用除外を認めている。

当協会は、適用除外制度がコンテナ船運賃とサービスの安定供給並びに将来の荷動き増に備えた船舶投資を持続的に行っていく上で有効な制度であり、また、協定は荷主との対話窓口という観点からも、海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって有益なものであるとの基本的な考え方から、制度の維持に向けて対応している。最近の主な動向は以下の通りである。

#### 3・3・1 香港

香港では2017年8月8日以降、VSAのみ競争条例適用除外となり、その期限は2022年8月8日までの5年間となっていた。また、4年経過時点で今後の取扱いについて再検討することや、VDAは適用除外として認められないものの、一定の情報交換（一般的な経済問題やトレンド、規制やコンプライアンスに係る問題等）については競争条例に抵触しない、とされていた（2017年船協海運年報3・1・4参照）。

現行の適用除外制度の有効期限が迫る中、競争当局（Hong Kong Competition Commission/HKCC）は2021年11月4日を期限に実施したInitial Consultation（2021年船協海運年報3・1・2参照）の結果をもとに、2022年5月5日には2026年8月まで4年間の単純延長案を公表し、6月6日を期限にパブリックコメントを募集。当協会はASA、ICSを通じ、延長案を支持するコメントを提出した。その後、7月7日には、HKCCが単純延長を公表するとともに、次回見直しを2025年8月8日までにを行う意向を発表した。

#### 3・3・2 米国

米国は1998年外航海運改革法（OSRA）により修正された1984年海事法の下でVDA、VSAに対する反トラスト法適用除外を認めている。新型コロナウイルス感染拡大を起因とする輸送コスト上昇やスペース不足問題等による物流の混乱は2022年には収束しつつあったものの、米国議会では反トラスト法適用除外に関連する規制強化の動きが以下の通りみられた。

##### 3・3・2・1 米国海事法改正の動き

###### （1）海事法改正

米国荷主団体が米国出し貨物スペース不足を問題視したことを受け、2021年8月10日に下院に提出された海事法改正法案（Ocean Shipping Reform Act of 2021, H.R.4996/通称OSRA2021）は2021年12月8日付で下院を通過、上院に付託された。上院では2022年2月3日付で、同法案の上院版ともいえる海事法改正法案（Ocean Shipping Reform Act of 2022, S.3580/通称OSRA2022）が提出され、2022年3月31日付で上

院を通過し、下院へ再送された。その後、両法案の差異が調整され、大統領署名を経て2022年6月16日成立。デマレッジ/ディテンションチャージ類の拳証責任をオペレーターに負わせるほか、合理的理由の無い船積み拒否等が禁止されている。

#### (2) 海運独占禁止強化法案<下院>

(Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act, H.R.6864)

本法案は、米国連邦海事委員会（FMC）に届け出した協定（船社間協定・ターミナル間協定等）に対する反トラスト法適用除外を規定する米国海事法の条文を削除するもので、2022年2月28日、コスタ下院議員が提出。しかしながら、船社団体に加え、民主党政権の支持基盤である労組を含む港湾関連団体が強く反対したため、2023年1月の米国第117議会会期終了により同法案は審議未了で廃案となった。なお、2023年3月23日には同じ主旨の法案（Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act of 2023, H.R.1696）が再提出されている。

#### (3) 海運競争改正法案<上院>

(Ocean Shipping Competition Reform Act of 2022, S.3586)

本法案は2022年2月3日、クロブシャー上院議員により提出されたもので、米国海運法の競争関係違反に対する差止請求の権能を、現行のFMCに加え、司法省反トラスト局にも付与すること等を内容としている（2021年船協海運年報3・1・3参照）。同法案も2023年1月の第117議会会期終了により廃案となった。

### 3.3.2.2 コンテナ船業界への監視強化

FMCは、船社とターミナル運営会社が請求するコンテナ超過保管料や返却延滞料に関する荷主からの苦情を受け、2021年7月に北米航路を運航する大手定航船社9社を対象に監査プログラムを導入、2022年3月にはその対象を拡大し、11社に監査を行うと発表。2022年4月以降、FMCは荷主からのサービス・コントラクト義務違反や返却延滞料不当請求等の申し立てを受理。その一部は海事法違反として船社に高額な罰金を課徴しており、同年5月には、定航船社の行動等を継続的に監視すべく、3大アライアンスとそのメンバー船社に対し、運賃・船腹情報の提供を義務付けた他、同年7月には、上記3.2.2.1(1)のOSRA2022成立を受け、荷主の苦情申立手続きを簡素化すると発表した。

### 3.3.3 EU

EUコンソーシアム規則（現行期限は2024年4月25日）について、欧州委競争総局（DG Comp）は同規則の期限延長如何を検討すべく、前回の見直し延長以降に同規則が果たした機能を評価することを目的としたパブリックコメントを10月3日締切で募集したため、当協会はASAおよびICSを通じ、現行規則維持を求めるコメントを提出。関係者からのコメントを分析した結果は2022年中に示される予定であったが、2023年3月末時点で発表されていない。

### 3.3.4 英国

英国の独禁法適用除外制度は、EU 離脱後も EU コンソーシア規則（CBER）の内容と有効期限（UK CBER、期限：2024 年 4 月 25 日）を踏襲している。英国競争・市場庁（CMA）は 2023 年 1 月、現行制度の内容を原則維持しつつ、今後の見直しのタイミングについては同国の関連法に従い、新規則適用開始から 5 年以内毎に行うよう提言。その上で、同当局は 2023 年 2 月 23 日を期限に同提言に対するパブリックコメントを募集したことから、当協会は ASA および ICS を通じ、同提言を支持するコメントを提出した。なお、英国政府は EU 規則を暫定的に適用している英国規則（UK CBER を含む全分野）の期限を 2023 年末と定める法案を並行して準備している。

### 3.3.5 豪州

豪州では外航海運カルテル独禁法一括適用除外規則（2010 年競争消費者法第 10 章／Competition and Consumer Act 2010 Part X（以下 CCA Part X））により適用除外が認められているが、同国政府は 2013 年以降の競争法全面見直しを発表。直近では項目別に競争法適用除外を認める権限が付与された豪州競争・消費者委員会（ACCC）が 2019 年 12 月に、「一括適用除外（Block Exemption）」ではなく「一部適用除外（Partial Exemption）」とする考え方を示し、2020 年 2 月末を期限にパブリックコメントを募集した（2020 年船協海運年報「3・1・5」参照）。

この結論については、豪州生産性委員会（PC、政府の諮問機関）の見解待ちとなっていたところ、PC は 2022 年 9 月、「海上物流に関する報告書案」を発表、パブリックコメント募集に加え、同年 11 月に公聴会を実施した。同報告書案には Part X を廃止し、Class Exemptions（部分的適用除外）若しくは CCA Part VII（2010 年競争・消費者法第 7 章：制限的取引行為の内、条件を満たすものについて申請に基づき ACCC が企業へ認可できる）で規定する既存の制度を用い、当該協定が公益に資することが示されたうえで適用除外とされるべきとの提言が記載されており、2023 年 1 月に発表された報告書最終版にも同様の内容が盛り込まれている。

なお、ACCC が 2021 年 11 月 4 日付で発表した「Container Stevedoring Monitoring Report」2020-2021 版においても限定的な適用除外規則（Class Exemption）の策定を提言している（2021 年船協海運年報「3・1・4」参照）。

### 3.3.6 マレーシア

マレーシアにおける船社間協定（VSA）に対する適用除外は、2022 年 7 月 6 日が期限（前回見直しから 3 年間）となっていたところ、マレーシア競争当局（MyCC）が 2022 年 8 月 23 日に 5 年間の単純延長案を発表したものの、2023 年 3 月末時点でその結論が示されていない。

### 3.3.7 インド

インドの VSA に対する競争法適用除外制度の最新の期限は 2021 年 6 月 19 日であった（2020 年船協海運年報「3・1・3」参照）が、2022 年 3 月末時点で特段の動きは見られない。